

**Informationsveranstaltung verkehrliche Auswirkung der Hafenverlagerung  
am 27.10.2020  
um 18:30 Uhr  
in der Bürgerhalle, Rathaus der Stadt Flensburg**

Ergebnisprotokoll

**Teilnehmer / innen**

Arne Rüstemeier (Moderation)	Ratsherr und Vorsitzender Hauptausschuss
Claudia Takla-Zehrfeld	Stadt Flensburg, Leiterin FB Stadtentwicklung und Klimaschutz
Elén Helas	Stadt Flensburg, Verkehrsplanerin
Markus Pahl	IHR Sanierungsträger
Kirsten Nierhoff (Protokoll)	IHR Sanierungsträger

**Gäste**

24 Einwohnerinnen und Einwohner und Vertreterinnen und  
Vertreter aus Verwaltung und Politik

Beginn der Sitzung: 18:30 Uhr

Ende der Sitzung: 20:00 Uhr

**T a g e s o r d n u n g**

TOP 1	Eröffnung & Begrüßung	Claudia Takla-Zehrfeld & Markus Pahl
TOP 2	Verkehrliche Auswirkungen der Hafenverlagerung	Elén Helas
TOP 3	Verschiedenes, Fragen und Anregungen aus dem Stadtteil	

**TOP 1 Eröffnung der Veranstaltung** durch Pelle Hansen, stellvertretend für Arne Rüstemeier, der überschneidend noch die Sitzung des Hauptausschusses geleitet hatte.

Begrüßung durch Frau Takla-Zehrfeld:

Sie wirft einen Blick auf die bereits stattgefundenen Veranstaltungen.  
Im Juni 2020 wurde die Verlagerung durch die Politik beschlossen.

Die Hafenverlagerung ist eine wichtige Voraussetzung für das Sanierungsgebiet.  
Die Frage sei: „Können wir unsere Flächen besser nutzen?“, Frau Takla-Zehrfeld verweist auf die Reduzierung der Lagerfläche der Stadtwerke und die daraus folgende Konzentration des Hafengeschehens auf die Westseite.

Frau Takla-Zehrfeld zeigt Verständnis für die Situation in der Neustadt/ Nordstadt. Sie fragt die Teilnehmer der Veranstaltung, wer der Anwesenden dort auch lebt. Es melden sich 7 Personen.

#### Begrüßung durch Markus Pahl:

Herr Pahl verweist auf die erfolgte Beteiligung von 2016 – 2020, darunter gehören zum Beispiel Auftaktveranstaltungen, Experten-Workshops usw., bei denen jeweils u.a. eine Verlagerungsoption des Wirtschaftshafens auf die Westseite thematisiert wurde. Um eine gemischt genutztes Hafenviertel entwickeln zu können bedarf es dreier Grundvoraussetzungen:

- Verlagerung des Baustoffhändlers
- Stilllegung/ Entfernung südliche Silos
- Wirtschaftshafenverlagerung

Die Verlagerung des Wirtschaftshafens wurde am 25.06.2020 beschlossen.

In der heutigen Veranstaltung geht es Schwerpunktmäßig um die Auswirkungen der Verlagerung.

### **TOP 2 Verkehrliche Auswirkungen der Hafenverlagerung**

Präsentation Elén Helas: Zusammenfassung der ermittelten Ergebnisse der Planungsbüros

- > siehe bitte Anlage

### **TOP 3 Fragen/ Anmerkungen**

#### **1).**

Frage: Nach Information der Hafenwirtschaft, wurde in dieser Präsentation der gleiche Fehler gemacht wie schon am 18. Mai 2020: Es wird von Durchschnittswerten ausgegangen. Das Abfuhrverhalten des Wirtschaftshafens sähe aber in der Realität anders aus. Herr Teichmann sieht die dargestellten Zahlen kritisch. Es wird erörtert, dass Hr. Teichmann seine Zahlen zur Kenntnisnahme an den Sanierungsträger weiterleitet.

Antwort: Die zu Grunde gelegten Zahlen als Ausgangswerte wurden der Stadt von der Hafenwirtschaft übermittelt. Damit wurde dann weitergeplant.  
Die Kapazitäten für den Ablauf auf den Straßen in Spitzenzeiten sind vorhanden, der Verkehrsfluss ist gewährleistet. Die Abwicklung aus Verkehrsmöglichkeiten ist möglich.

#### **2).**

Frage: Fragen zur Plausibilität:

- Planfall 440 LKW-Fahrten IST-Zustand
- Zuzüglich 126 LKW-Fahrten (in der Maximalvariante)
- ⇒ 57 LKW Fahrten pro Stunde (bei einem 10 Stunden Arbeitszeitraum)

Antwort: Die Waage der Hafenwirtschaft ist die „Begrenzung“ der Abfahrten, die Abwicklung über die Waage dauert etwas, deswegen sind mehr als die 13 LKW pro Stunde nicht möglich.

Frage: Umsetzung Masterplan Mobilität, welche weiteren Planungen gibt es?

Antwort: In Bezug auf die Lärmsituation wurde im aktuellen Lärmaktionsplan die Reduzierung auf 30 km/h in der Apenrader Straße aufgenommen, sowie die Erneuerung des Asphalts in sogenannten Flüsterasphalt, der die Geräuschemission reduziert.

### 3).

Frage/Anmerkung: Die genannten Zahlen sind Fiktion. Woher kommt die Annahme, dass die Lademenge der Hafenwirtschaft gesteigert werden kann? Wäre es eine Alternative in Flensburg, keine Beladung mehr durchzuführen, sondern alternativ in Apenrade? Der umgeschlagene Kies sei hauptsächlich für das Umland und könne auch von dort abtransportiert werden. Dadurch würde eine Entlastung der Bürger in der Neu-/Nordstadt entstehen.

Antwort:

- Verweis auf Ratsbeschluss zur Hafenverlagerung. Dies sei nicht mehr zu ändern.
- Die Hafenverlagerung wurde mehrfach diskutiert, durch die Neusortierung der Stadt ist sie nötig geworden. Freie Flächen auf der Westseite werden weiter industriell genutzt, freie Flächen auf der Ostseite als urbanes Quartier.

### 4).

Frage: Für die Veranschaulichung des Verkehrsaufkommens/ LKW-Verkehrs nach der Verlagerung in Relation zu der bisherigen Situation wird gebeten, eine separate Aufstellung zu erstellen. Zur Lärmbetrachtung wird angemerkt, dass 15 LKW Fahrten pro Stunde als zu gering betrachtet werden, da sie einen Durchschnittswert zu Grunde legen. Dies ist eine unrealistische Verharmlosung der steigenden Belastung.

Antwort: Es wird zunächst Verständnis für die Situation der Anwohner geäußert. In der Berechnung IST-Zustand mit 44 LKW-Fahrten pro Stunde ist die teilweise Überschreitung der empfohlenen Lärmpegel ermittelt worden. Eine Mehrbelastung von max. 13 / nach aktuellem Stand von 5 LKW-Fahrten pro Stunde ist in Bezug auf den Schallimmissionspegel nicht bzw. kaum wahrnehmbar.

### 5).

Frage/ Anmerkung: Dem/der Fragesteller\*in ist die Verlagerung des Wirtschaftshafens prinzipiell egal. Die Lärmbelästigung in der Neu-/ Nordstadt ist schon zu hoch. Warum wird die Chance nicht genutzt, eine innovative Lösung zu finden? Es ist nicht fair, es so zu verkaufen, dass es nicht merkbar sein wird.

### 6).

Frage/Anmerkung: Die Belastungen in der Neu/Nordstadt sind schon zu hoch, die Lebensverhältnisse sollten besser werden! Die LKW-Fahrten würden um 50% steigen?

Antwort: Um die Lebensverhältnisse zu verbessern wurden im Lärmaktionsplan Maßnahmen geplant. Die Nachtabsenkung der Geschwindigkeit in der Apenrader Straße bringt eine Reduzierung der dB(A) um 2,5.

Zusätzlich können sich die Geräuschemissionen um 2-3 dB(A) durch den Einsatz von lärmindernden Asphalt reduzieren. Dies kommt in der Wahrnehmung einer Halbierung gleich.

Zur zweiten Frage: Verweis auf die Tabelle in der Präsentation: In der Betrachtung des Verhältnisses am Gesamtverkehrsaufkommen, nehmen die LKW-Fahrten von 2,0% auf 3,5% (in der Maximal-Betrachtung) zu. Dies entspricht einer Steigerung um 75%. Es handelt sich um den Anteil der LKW-Fahrten am Gesamtverkehrsaufkommen.

**7).**

Frage: Warum ist der Verbleib des Wirtschaftshafens im Osten nicht möglich, aber die Aufnahme des Wirtschaftshafens auf der Westseite okay?

Antwort: Auf der Westseite werden größere Abstände zur Wohnbebauung eingehalten. Daher ist es dort möglich.

**8).**

Frage: Die Lärmbelastung wird steigen. Es darf kein zusätzlicher LKW mehr fahren. Die Straßen sind teilweise saniert, es gibt eine enge Schluchtenbebauung. Die Belastung für die Straßendecke wird zu groß. Die Entladung erfolgt stoßweise, die präsentierten Durchschnittswerte spiegeln die realen Ablauf wieder. 1km Bundesstraße erfordert im Bau 1000 t Kies. Die Nordstraße wurde konzipiert, diese Belastung zu fassen. Handelt es sich bei den LKW-fahrten um Hin- und Rückfahrten?

Antwort: Es handelt sich um einzelne Fahrten. 13 LKW-Fahrten entsprechen 6,5 Touren (Hin und zurück). Die Durchschnittswerte sind die einzige Möglichkeit Zahlen zu ermitteln. Realistisch wird die Maximalvariante sein, denn diese entspricht dem beschränkenden Medium: der Waage. Dies ist die Maximalbelastung, die in Spitzensituationen vorkommen kann.

Die Waage der Hafenwirtschaft kann 12 LKW pro Stunde abfertigen, mehr geht nicht.

Frau Takla-Zehrfeld merkt an, dass der Lärm in der Neu-/Nordstadt ein Problem ist. Aber dieses Problem ist schon da! Aus diesem Grund arbeitet die Stadt an weiteren Maßnahmen, wie zum Beispiel dem lärmindernden Asphalt, Tempolimit, besserer Ausbau ÖNPV, Radwegenetz.

**9).**

Frage: Wurden weitere Emissionen wie Schadstoffe in der Luft untersucht?

Antwort: Es gibt eine Messstelle am Deutschen Haus, das ist die Stelle mit der höchsten Verkehrsbelastung in der Stadt. Dort werden keine Grenzwerte erreicht. Daher hat man im Bereich Harrisleer Straße & Apenrader Straße auf Messungen verzichtet.

**10).**

Frage: Gibt es eine Konfliktsituation in der Apenrader Straße zwischen Rad und PKW?

Antwort: Nein

**11).**

Frage/ Anmerkung: Radfahren in der Apenrader Straße ist nicht schön, das wird auch nicht besser werden. Dies und auch die Lärmbelastung sollte sich in der Zukunft (auch mit der Hafenerverlagerung) ändern!

**12).**

Frage/Anmerkung: Der Straßenraum könnte auch eine andere Sprache sprechen, zum Beispiel durch Bäume. Diese hätten neben dem tatsächlichen Effekt auch noch einen psychoakustischen Mehrwert.

Abschluss der Veranstaltung durch den Moderator Arne Rüstemeier mit dem Fazit, dass das Thema Lärm berücksichtigt wird, genauso wie das Thema Radwege.

Herr Pahl betont in seinem Abschlusswort, dass der Wirtschaftshafen nicht verlegt werden müsse, um Fördergelder zu bekommen, sondern um die Voraussetzungen für die Schaffung eines neuen urbanen & maritimen Quartiers in der Stadt schaffen zu können. Er dankt allen Teilnehmer für die konstruktiven Beiträge und guten Dialog.